

**AGOSTINO PORRETTO**

*(Dirigente Generale del Dipartimento Regionale Turismo,  
Sport e Spettacolo – Palermo)*

GRANDI OPERE ED INFRASTRUTTURE  
DI COLLEGAMENTO: OPPORTUNITÀ E CRITICITÀ  
PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE  
DEL TURISMO IN SICILIA

È ormai chiaro che alle potenzialità espresse dal sistema turistico siciliano non corrisponde un adeguato modello di sviluppo del settore.

Il nostro patrimonio culturale e paesaggistico, così tanto celebrato dai viaggiatori che hanno conosciuto la Sicilia a partire dal *Grand Tour*, fatica a trasformarsi in risorsa turistica: una forbice inaspettatamente ampia distanza la forza attrattiva della nostra offerta dalle performance del comparto turistico regionale. Siamo consapevoli delle enormi possibilità economiche offerte da una crescita del movimento turistico, eppure, nonostante gli importanti successi registrati dalla *destinazione Sicilia* negli ultimi anni, non riusciamo a far compiere al settore quel salto decisivo che permetterebbe all'Isola di competere efficacemente con le più importanti mete del turismo internazionale.

Le differenze tra potenzialità turistiche e consistenza reale del fenomeno emergono dalla lettura di alcuni dati contenuti ne *Il Rapporto sul turismo in Sicilia*, pubblicato nel 2001, secondo i quali la *densità turistica* dell'Isola già allora era decisamente inferiore alla media nazionale (140 arrivi per km<sup>2</sup> contro i 247 del resto d'Italia); il divario, in effetti, nonostante gli sforzi recentemente compiuti in direzione di un aumento della ricettività, non è regredito negli ultimi anni, se è vero che l'ultimo *Rapporto* della Mercury,

realizzato proprio quest'anno, individua in 158 (riferito al numero di arrivi per Km<sup>2</sup>) l'attuale indice di *densità turistica* della Sicilia, a fronte di una media nazionale ancora una volta ben superiore (271).

Naturalmente dovremo attendere la piena attuazione degli interventi della competente Misura del POR (4.19) per effettuare una verifica più puntuale del trend. Ma, al di là dei risultati positivi che ci attendiamo dall'incremento complessivo dei posti letto (com'è noto, oltre 20 mila), è da sottolineare come il turismo in Sicilia presenti effettivamente margini di crescita così ampi da far ritenere possibile un concreto rilancio dell'economia isolana basato sul potenziamento del settore turistico.

Per raggiungere questo obiettivo occorre dare vita ad una politica di investimenti capace di azzerare il deficit infrastrutturale della Sicilia. Non si tratta naturalmente dell'unico "punto debole" del sistema dell'offerta poiché altri vincoli concorrono a frenare la competitività del prodotto turistico siciliano (pensiamo alla ridotta fruibilità dei beni culturali, o all'inadeguatezza degli standard qualitativi dei servizi turistici o, ancora, allo scarso coordinamento delle politiche locali di promozione turistica).

Ma è proprio la questione infrastrutturale a mostrare maggiori criticità dal punto di vista della fruizione turistica dell'Isola, sia per ciò che riguarda il suo raggiungimento da altre località nazionali o internazionali che con riferimento alla mobilità interna.

Prendiamo ad esempio il trasporto aereo ed il sistema aeroportuale siciliano: rifacendoci ancora una volta al *II Rapporto sul turismo in Sicilia*, osserviamo come ben il 61,6% dei turisti raggiunga l'Isola utilizzando il mezzo aereo, mentre tale percentuale scenda al 52,8% nel caso in cui ci si riferisca all'intero Mezzogiorno. Lo studio evidenzia inoltre come la Sicilia sia da considerarsi *leader* tra le regioni italiane nel traffico charter internazionale (con una quota pari al 22% dell'intero mercato nazionale). Eppure il documento della Mercury sottolinea allo stesso tempo l'inadeguatezza del sistema aeroportuale isolano, incapace di "stare al passo" con le esigenze della domanda e con le tendenze del mercato; è evidente, infatti, che il "peso" sopportato dai due principali scali siciliani è assolutamente sovradimensionato rispetto alle dotazioni ed ai ser-

vizi da loro offerti. Ed è altrettanto chiara la necessità non soltanto di potenziare le due strutture aeroportuali, ma anche di irrobustire la rete regionale degli aeroporti, con un'attenzione particolare alla diversificazione delle funzioni di ciascuno scalo.

Considerazioni pressoché analoghe potrebbero essere svolte con riguardo alla rete stradale ed autostradale della Sicilia, oggi utilizzata da quasi il 95% dei turisti che si spostano nell'Isola per visitarla. Questo settore risulta anzi essere il più penalizzato nel giudizio di un campione di turisti intervistato dalla società di ricerche fiorentina per la realizzazione del *Rapporto*: infatti nell'indagine il grado di soddisfazione espresso dal campione su alcuni servizi collegati al sistema infrastrutturale stradale (fluidità del traffico, disponibilità di trasporto pubblico efficiente, presenza di parcheggi per automobili, ecc.) per la Sicilia è risultato inferiore a quello manifestato per le altre regioni del Mezzogiorno d'Italia, a fronte, invece, di un alto valore riconosciuto all'offerta turistico-culturale dell'Isola.

Dunque, è chiaro: per sviluppare il turismo in Sicilia occorrono opere ed infrastrutture di collegamento efficaci e moderne, capaci di raccogliere flussi consistenti di viaggiatori. Altrimenti qualsiasi sforzo orientato alla valorizzazione ed alla promozione del prodotto turistico siciliano non potrà mai conseguire i risultati attesi.

Esiste certamente il rischio che ad un'opera intensa di infrastrutturazione del territorio possa corrispondere un depauperamento del patrimonio naturale e un'alterazione del paesaggio. Ma ogni azione dell'uomo può essere razionalmente indirizzata verso una fruizione "ragionata" dell'habitat naturale, senza che ciò implichi un consumo illimitato delle risorse.

Il turismo, al di là della visione idealizzata che abbiamo del fenomeno, è una manifestazione dell'agire sociale che comporta un uso del territorio; ma questo non significa che all'attività turistica (sia dal punto di vista della costruzione dell'offerta che da quello della fruizione del prodotto) corrisponda automaticamente un degrado dell'ambiente o un indebolimento delle culture locali. Il turismo, infatti, produce ricchezza, ed anzi può costituire fattore di ri-

scatto per quelle comunità collocate inesorabilmente ai margini dello sviluppo socio-economico dai processi della globalizzazione.

Ma le infrastrutture possono e devono essere progettate avendo presente i limiti (sociali ed ambientali) imposti dal carico antropico che il movimento turistico inevitabilmente genera. Come ormai insegnano le più recenti ed innovative esperienze di programmazione dello sviluppo turistico, la pressione esercitata dal fenomeno può essere efficacemente ridotta (per esempio attraverso la costruzione di parcheggi dotati di un numero limitato di posti-auto, o la chiusura dei centri storici al traffico automobilistico); come, per converso, può essere liberata facendo ricorso a meccanismi che ne assicurino comunque la compatibilità con la capacità di carico di ogni destinazione turistica.

Un problema a parte è rappresentato dalla realizzazione delle grandi opere di collegamento (che comunque, occorre ricordare, non fanno fronte esclusivamente ad esigenze di tipo turistico ma, più in generale, a motivazioni di ordine sociale ed economico), che tante perplessità sollevano in ordine alla sostenibilità del loro impatto sul territorio.

Le influenze (certamente negative, da un punto di vista ambientale) subite in questo caso dall'ecosistema vanno tuttavia raffrontate con i benefici indotti dalla creazione di queste infrastrutture. Innanzitutto va sottolineato il fatto che le grandi opere possono diventare, proprio in quanto tali, fattore di attrazione per i turisti, sino a diventare una sorta di "simbolo" di un territorio; dunque, oltre che per le finalità per le quali sono state create, queste infrastrutture generano valore come oggetto diretto di fruizione turistica.

La questione va semmai inquadrata in una prospettiva che tenga conto dei benefici da trasferire alle comunità locali a fronte del "prezzo" che queste devono necessariamente pagare. In questo senso si muovono, per esempio, alcune delle più recenti esperienze di gestione dei flussi turistici: ricordiamo qui il caso di Firenze, dove l'amministrazione comunale, di concerto con i rappresentanti delle categorie e degli stessi cittadini, ha imposto ai proprietari dei bus turistici che affollano i parcheggi della città il pagamento di una "tassa di scopo", i cui proventi andranno destinati al migliora-

mento dei servizi cittadini (rivolti, in primo luogo, proprio ai residenti).

La realizzazione delle grandi opere di collegamento, fondamentali per lo sviluppo del turismo, impone pertanto il coinvolgimento diretto delle comunità e delle amministrazioni locali (in linea peraltro con la filosofia della concertazione) nelle scelte strategiche che interessano il territorio.



## LUCIANO PAGLIARO

(c.s.)

Ringrazio il dott. Porretto.

Desidero svolgere alcune brevissime considerazioni.

Coi fondi POR è stato previsto il potenziamento dell'aeroporto di Trapani e di quello di Comiso. Credo che, in sede di selezione dei progetti da finanziare con i fondi di Agenda 2000, il settore delle infrastrutture avrebbe meritato una maggiore attenzione; troppe disponibilità sono state, invece, destinate ad interventi sporadici e irrilevanti per lo sviluppo.

Ai fini dell'incremento del turismo, è stata importante l'entrata in vigore della Legge n. 388 del 2000, che, tra l'altro, ha dettato i principi per la continuità territoriale della Sicilia, disciplinando tutte le fasi per l'imposizione degli oneri di servizio pubblico aereo. In tal modo c'è una partecipazione dello Stato e della Regione per le cosiddette "tratte sociali". L'intervento realizza l'abbattimento dei costi dei biglietti, in precedenza gravemente penalizzanti.

La realizzazione di adeguate infrastrutture è certamente essenziale, ma altrettanto indispensabile è la formazione professionale degli operatori.

Voglio citare due recentissimi esempi negativi.

Il primo riguarda una riunione organizzata ad Agrigento dalla Presidenza della Regione tra i maggiori banchieri ed operatori finanziari, ospitati nei migliori alberghi della zona, riaperti per l'occasione. La mattina dopo, il Presidente di un importante Istituto di credito nazionale si lamentò per il freddo sentito durante la notte. Il proprietario dell'albergo, a 4 o 5 stelle, di fronte alle rimostre degli organizzatori, si giustificò che non valeva la pena accendere il riscaldamento per un solo giorno!

Il secondo è stato riportato da tutti giornali e le televisioni. Un turista veneto, visti dei sacchetti di immondizia vicino ad un

cassonetto, in una spiaggia di Palermo, li ha raccolti e depositati dentro l'apposito contenitore. Sennonché è stato multato perché depositava la spazzatura fuori dagli orari consentiti. Purtroppo sono queste le notizie che la stampa nazionale pubblica, con grave danno per l'immagine della Sicilia e vanificazione sostanziale delle costose campagne propagandistiche promosse dall'Amministrazione.

A questo punto, cedo la parola al dott. Giuseppe Grado.